

Meryl Streep

Eine Hymne auf die Bescheidene. Zum 70!

KULTUR 31

Katze Susi

Das monatelang vernachlässigte Haustier beschäftigt die Justiz

BASEL-STADT 19

Leben mit einem Todesurteil

Wie spricht man mit todkranken Patienten? Ein Erfahrungsbericht

LEBEN & WISSEN 4

Umweltschützer wollen wissen, wie viel Gift im Klybeck liegt

Altlasten Auf dem Entwicklungsareal im Kleinbasel werden krebserregende Stoffe vermutet

VON LEIF SIMONSEN

Dereinst werden auf dem Klybeckareal rund 5000 Menschen wohnen und 10000 arbeiten. Bis die Arbeitsplätze und Wohnungen im Kleinbasler Stadtentwicklungsgebiet bezogen werden können, gilt es allerdings, noch einige Fragen zu klären. Gestern veröffentlichten die Ärztinnen und Ärzte

für Umweltschutz einen Bericht, wonach die Basler Chemiefirmen in den vergangenen über hundert Jahren mit etwa 2000 Chemikalien hantiert haben - gezielt gesucht worden seien nun allerdings nur etwa 110 giftige Stoffe. Nicht in die Untersuchungen einbezogen worden seien Schadstoffe wie Senfgas oder Nitrosengas. Und ob schon der historische Bericht der Are-

al-Verkäufer Ciba SC/BASF sowie Novartis aus dem Jahr 2000 etliche Risikosubstanzen wie beispielsweise das blasenkrebsfördernde Benzidin nennt, seien diese nicht gesucht worden. Der Sanierungsbedarf könne bis zu einer Milliarde Franken betragen, meinen die Umweltschützer.

Martin Forter von den Ärztinnen und Ärzten für Umweltschutz wirft

dem Kanton vor, dass er die Altlastenverordnung nicht durchgesetzt habe. Unter anderem seien die Grundwasserproben nicht bei den Dreckquellen, sondern an der Arealgrenze genommen worden. Forter spricht vom «Trick mit den Arealgrenzen». Basel-Stadt kontert: Das Klybeckareal sei schweizweit eines der am besten untersuchten Gebiete. SEITE 19

KOMMENTAR

Johnson sollte jetzt Premier werden

Mit Urwahlen durch Parteimitglieder haben die Briten schlechte Erfahrungen. Bei den Tories kam auf diesem Weg zu Beginn des Jahrhunderts ein Rechtsausen ans Ruder. Er erwies sich als so unfähig, dass er nach nur zweijähriger Amtszeit von der Unterhausfraktion gestürzt wurde. Labour wählte zuletzt zweimal Vorsitzende gegen die



von Sebastian Berger, London

Mehrheit der Fraktion. Die Folge: erst eine vernichtende Wahlniederlage, derzeit ein Schlingerkurs unter dem Linksausenen Jeremy Corbyn.

Bei all diesen Urwahlen ging es um den Oppositionsführer. Nun aber schickt sich die Regierungspartei an, den künftigen Premierminister zu krönen. Die Konservativen verfügen im Unterhaus über keine Mehrheit, zudem streiten Vertreter der diversen Flügel seit Monaten wie die Kesselflicker. Und dem zu tiefst gespaltenen Land bleiben wenig mehr als vier Monate bis zum angeblich endgültigen Brexit-Termin Ende Oktober. Einigkeit hat also einen noch höheren Stellenwert als ohnehin schon.

Von Boris Johnson mag man halten, was man will. Aber der Brexit-Vorkämpfer hat am Donnerstag gegen drei andere Kandidaten die Mehrheit der Unterhausfraktion hinter sich gebracht, sein Konkurrent Jeremy Hunt geht mit der Unterstützung von 24 Prozent ins Rennen. Die Urwahl ist also mindestens überflüssig, weil sie das Land weitere vier Wochen führungslos dastehen lässt, die doch zur Lösung des Brexit-Dilemmas dringend gebraucht würden. Die Tories sollten sich selbst und dem Land die alberne Nabelschau ersparen und sofort Johnson auf den Schild heben.

@redaktionausland@chmedia.ch



Medien Er ist der Kopf der Kulturabteilung von Schweizer Radio und Fernsehen: Stefan Charles. Zusammen mit 300 Journalistinnen und Journalisten hat er die neuen Redaktionsräume im Meret Oppen-

heim Hochhaus bezogen. Wer ist dieser Mann? Wohin will er die Kultur des SRF führen? Und was sagt er zur Basler Museumskrise?

SEITE 32 FOTO: KENNETH NARS

Baselland

Schon flammt Kritik auf am Autobahn-Zubringer Allschwil

Via Autobahn nach Allschwil: Das ist der Traum der Baselbieter Baudirektion. Das Entwicklungsgebiet Bachgraben soll einen Zubringer an die Nordtangente in Basel erhalten. Schon jetzt zeichnet sich ab, dass es die Kreditvorlage für das Projekt im Landrat nicht einfach haben wird. Haupt-Kritikpunkt ist, dass der Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen und des Langsamverkehrs mit den Strassenbauten nicht Schritt hält. Der Präsident der Baselbieter Grünen, Bálint Csontos, sagt, es sei «fahrlässig, sich nur auf einen Verkehrsträger zu konzentrieren». Ähnlich tönt es von SP-

Landrat Jan Kirchmayr. Er kritisiert das Fehlen einer Gesamtplanung.

Beim Autobahn-Anschluss Allschwil zeigt sich ein grundlegendes Problem der Verkehrsplanung in der Region: Die einzelnen Projekte sind kaum aufeinander abgestimmt. Nach der Eröffnung der Nordtangente 2007 wurde es versäumt, sich über Weiterführungen Gedanken zu machen. Stattdessen reduzierte Basel-Stadt die Kapazität der Hauptverkehrsachsen in Richtung Allschwil. Baselland geriet so in Zugzwang. Die Verkehrserschliessung des Bachgraben-Areals bleibt noch für Jahre ungenügend. SEITE 17, 25

Gempenstrasse

Horrorcrash auf der Probefahrt

Der Fahrer eines 570-PS-Sportwagens hat am Mittwoch auf der Gempenstrasse mehrere Fahrzeuge überholt, ehe er in einen entgegenkommenden Velofahrer crashte. Während der Autofahrer unverletzt blieb, musste der Velofahrer schwer verletzt ins Spital geflogen werden. Wie die «Basler Zeitung» schreibt, war der Autofahrer auf einer Probefahrt. Er hegte offenbar Absichten, den 250 000 Franken teuren Boliden zu kaufen. Gemäss Angaben des Verkäufers soll der Mann ein Jungunternehmer sein, der mit Apps viel Geld verdient habe. SEITE 17

Vaterschaftsurlaub

Ein Ja für zwei Wochen

Der Ständerat lehnt die Volksinitiative für einen Vaterschaftsurlaub von vier Wochen zwar ab, sagt aber Ja zu einem Gegenvorschlag von zwei Wochen. Der Kompromiss hat auch im Nationalrat gute Chancen. FDP und SVP haben dort zwar eine knappe Mehrheit und könnten den Vaterschaftsurlaub noch verhindern. Doch in der FDP-Fraktion gibt es Befürworter des Gegenvorschlages, etwa FDP-Frauen-Präsidentin Doris Fiala oder der Walliser Nationalrat Philippe Nantmod. Bereits heute zeichnet sich ab, dass der Vaterschaftsurlaub nur ein Zwischenschritt ist. SEITE 2/3

Grossbritannien

Johnson klarer Favorit für Urwahl

Aussenminister Jeremy Hunt tritt gegen den haushohen Favoriten Boris Johnson im Rennen um das Amt des britischen Premiers an. Er erhielt bei der letzten Abstimmungsrunde in der Tory-Fraktion 77 Stimmen.

Der Aussenminister setzte sich gegen Umweltminister Michael Gove durch, der nur zwei Stimmen weniger bekam. Boris Johnson allerdings lag mit 160 Stimmen meilenweit vor seinen Konkurrenten. Er und Hunt treten nun in einer Stichwahl gegeneinander an, bei der die Tory-Mitglieder das letzte Wort haben.

KOMMENTAR OBEN, SEITE 8



REGION

BASEL-STADT, BASELSTADT, BASELSTADT, SCHWARZBUBENLAND



Die technische Entwicklung und das jeweils vorherrschende Mobilitätsverhalten sind nur in Ansätzen vorhersehbar.

NICOLE NARS-ZIMMER

ANALYSE zur Verkehrspolitik in der Region

Keine Planung ist auch keine Lösung

Wer plant die Planung? Mit dieser Frage suchte der legendäre Basler Stadtsoziologe Lucius Burckhardt vor ein paar Jahrzehnten eine scheinbar banale, aber auf den zweiten Blick höchst komplexe Frage zu beantworten. Es geht um Macht- und Eigentumsverhältnisse, um Öffentlichkeit und Privatheit, um Einflussphären, um Räume. Wahrscheinlich war diese Frage in Basel nie aktueller als heute. Die Stadtentwicklung macht derzeit so grosse Sprünge, dass selbst interessierte Zeitgenossen den Überblick zu verlieren drohen. Vor rund zehn Jahren diskutierte die Stadt noch über die Umzöpfung von ein paar Familiengärten auf dem Bruderholz. Heute wird über die (Über-)Nutzung des ganzen öffentlichen Raums und über die Umnutzung von riesigen, ehemals industriell genutzten Arealen diskutiert. Wer plant hier eigentlich für wen?

Hinter, vor oder über allem steht eine Herausforderung, die sich Mobilität nennt. Die Grundsatzfrage lautet dabei: «Was plant die Planung?» Werfen wir einen Blick auf drei Verkehrsprojekte in Basel. «Die Geländebeziehungen im Stadtbereich sind als verkehrsfreundlich zu bezeichnen. Infolgedessen ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Basel weit schwieriger als in vielen anderen Städten der Schweiz oder des Auslands.»

Dies konstatierte ETH-Professor Kurt Leibbrand in seinem «Gesamtverkehrsplan Basel». Wir schreiben das Jahr 1958, als die Begeisterung für den motorisierten Individualverkehr - sprich: das mit Verbrennungsmotor ausgestattete Automobil - keine Grenzen kennt. Leibbrand und seine «Visionen» haben im Stadtbild nachhaltig gewirkt. Ein kleiner Spaziergang von der Einfahrt der Autobahn in die Stadt beim Grossepeter entlang des Cityrings bis zum Holbeinplatz gibt einen nachhaltigen Eindruck davon. Basel kann von Glück sagen, dass es weitere kühne Ideen des ehemaligen Wehrmacht-Kriegsverbrechers und späteren «Karajans der Verkehrsplanung» nicht bis zur Realisierung schaffen.

Etwa zur Zeit des «Gesamtverkehrsplans» und ganz in dessen Geist begannen die ersten Gedankenspiele für die Nordtangente. Die Linke bekämpfte das Projekt anfänglich vehement. Es erwies sich, dass dies kurzfristig war. Bald nach der Eröffnung 2007 zeigte sich die heilende Wirkung dieser Massnahme: Das St. Johann und das Klybeck wären ohne diese Verlagerung des Durchgangsverkehrs unter den Boden bei weitem nicht so lebenswert wie heute.

Das Kunstmuseum-Parking, an dem aktuell gebaut wird, ist das Gegenbeispiel: Dieses unterirdische Monstrum für ein



Patrick Marcolli
«Die Nachfahren sind auf Gedeih und Verderb von der Unabhängigkeit und Weitsicht der heutigen Planer abhängig.»

paar hundert Autos war Teil eines Kuhhandels: Sperrung Mittlere Brücke für Autos gegen ein neues Parking in der Kernstadt. Von Notwendigkeit für Letzteres keine Spur. Es handelt sich dabei um ein politisches Projekt, das die Herzen von ein paar Parkplatzbewahrern und vor allem ein paar Investoren höher schlagen lässt. Schon bei Baubeginn ist dieser unterirdische Bau veraltet und verkehrstechnisch fast wertlos.

Drei Beispiele, die zeigen: Kaum etwas ist anspruchsvoller als eine zukunftsgerichtete Verkehrsplanung. Während der Hunger der Baubranche und der Automobilindustrie nach Aufträgen und zusätzlichen Strassen unabhängig von der Sachlage eine Konstante ist, sind die technische Entwicklung und das jeweils vorherrschende Mobilitätsverhalten nur in Ansätzen vorhersehbar. Kurzum: Unsere Nachfahren sind auf Gedeih und Verderb von der Unabhängigkeit und der Weitsicht der heutigen Planer aufseiten von Politik und Behörden abhängig.

Das wirft ein entsprechendes Licht auf die Projekte, die derzeit in den Anfangsstadien sind. Sind der Rheintunnel oder der Westring (siehe Artikel S. 25) wirklich zukunftstauglich? Wir können es nur vermuten - und hoffen. Aus heutiger Sicht, angesichts der Dauerstaus rund um die Stadt, kann man diese Frage mit Ja beant-

worten. Zweifellos aber haben es die städtischen Verkehrsplaner verpasst, gleich nach der Eröffnung der Nordtangente diese und ähnliche Projekte weiter voranzutreiben. Mit all den Umfahrungsstrassen für den motorisierten Individualverkehr sind Stadt und Region Basel zehn bis zwanzig Jahre zu spät dran. Beim Bachgraben in Allschwil befinden sich bereits heute einige grosse, zusätzliche Unternehmenssitze im Bau. Der Verkehrskollaps in Basels Westen wird bald real. Es ist rätselhaft, weshalb man so lange mit der Planung zugewartet hat.

Eine wichtige Frage lautet also auch: «Wann beginnt die Planung?» Sollten wir etwa gar nicht planen, weil wir die technologische Entwicklung nicht vorhersehen können und weil wir immer die aktuellsten Prognosen möchten? Das wäre ja, als ob niemand ein Auto kaufen würde, weil alle immer auf das neueste Modell warten. Klar ist, dass das Tempo der technischen Entwicklungen weitaus grösser ist als noch zu Zeiten Kurt Leibbrands und dass der Verbrennungsmotor in einigen Jahren ausgedient haben wird. Für die Planer wird also die Frage nach dem «Was» immer schwieriger zu beantworten. Dass der richtige Zeitpunkt, also das «Wann» verpasst wurde, macht die Sache noch viel unsicherer.

@patrick.marcolli@chmedia.ch

Spritztour im Sportboliden endet im Desaster

Dornach Horrorcrash am Gempen: Rennvelofahrer wird lebensgefährlich verletzt, der Unfallverursacher war mit einem McLaren auf Probefahrt.

Ein 38-jähriger Rennvelofahrer ist bei einem Frontalcrash mit einem Sportwagen am Mittwoch auf der Gempenstrasse oberhalb Dornach lebensgefährlich verletzt worden. Der Mann musste per Rettungshelikopter der Rega ins Spital geflogen werden. Der 23-jährige Lenker des McLaren 570 S Spider kam bei dem schweren Unfall um 17.10 Uhr mit dem Schrecken davon, teilte die Solothurner Kantonspolizei gestern mit.

Der Fahrer des Boliden, der bergaufwärts Richtung Gempen unterwegs war,



Beim Crash auf der unübersichtlichen Strecke wird ein Velofahrer schwer verletzt. ZVG

hatte auf der unübersichtlichen Strecke im Wald mehrere Fahrzeuge überholt. Auf der Gegenfahrbahn kollidierte er mit dem korrekt Richtung Dornach fahrenden Velofahrer. Die Strasse zwischen Dornach und Gempen blieb während Stunden gesperrt. Wie die «Basler Zei-

tung» online berichtete, war der 23-jährige auf einer Probefahrt unterwegs. Der Edelsportwagen mit 570 PS stammt von der Münchensteiner Firma Qoneo AG. Offenbar war eine Kaufabsicht vorhanden. «Ohne Absicht würden wir ein solches Auto nie einem Kunden aus-

händigen», wird der Geschäftsführer der Firma in der «BaZ» zitiert. Der 23-jährige habe seinen Porsche gegen den McLaren eintauschen wollen.

Ein McLaren 570 S Spider ist nur etwas für Gutbetuchte, der Neupreis beträgt 250 000 Franken aufwärts. Das sündhaft teure Mobil wurde von der Polizei beschlagnahmt. Dass es auf der Probefahrt zum Crash gekommen sei, tue ihm schrecklich leid, sagte der Geschäftsführer. Offenbar soll es sich beim Unfallverursacher um einen erfolgreichen Jungunternehmer handeln, der mit der Entwicklung von Apps Geld gemacht hat. Die kurvenreiche Strasse am Gempen ist bei «Gümmelern» sehr beliebt. Allerdings gilt sie auch als Raserstrecke für Autos und Motorräder. Es gibt hier viele, teilweise schwere Unfälle. Die Organisation Pro Velo beider Ba-

sel zeigt sich in einer Stellungnahme empört: Immer wieder werde der beliebte Hausberg der Velofahrer von «verantwortungslosen Typen» missbraucht. «Wir fordern Massnahmen.» (HAJ)

INSERAT

**PRO
SENECTUTE**

GEMEINSAM STATT EINSAM
Pro Senectute beider Basel

Unterstützen Sie unser Engagement.
IBAN CH27 0900 0000 4000 4308 3

Krankenkasse soll Pille & Co. zahlen

Gesundheit Teure Verhütungsmittel sollen gratis werden, fordert die SP. Beim Bund stehen die Chancen allerdings schlecht

VON DANIEL BALLMER

Für die Pille liegen die Kosten zwischen 15 und 24 Franken pro Monatspackung. Für Hormonpflaster müssen monatlich etwa 25 Franken hingeblättert werden. Ähnlich teuer kommt aufs Jahr gerechnet eine Spirale zu stehen. «Gerade für 15- bis 16-Jährige, die noch keinen Lohn haben, bedeutet das eine finanzielle Belastung», gibt die Baselbieter SP-Nationalrätin Samira Marti zu bedenken. «Oft wird darum auf Verhütungsmittel verzichtet und eine ungewollte Schwangerschaft oder die Ansteckung von sexuell übertragbaren Krankheiten in Kauf genommen.»

Für die SP ist klar: Das darf nicht sein. Per Motion fordert Marti den Bundesrat deshalb dazu auf, dass er medizinisch verschriebene Verhütungsmittel in den Grundkatalog der Krankenkassen aufnimmt. Das Thema beschäftige Jugendliche sehr. Immerhin sei die Forderung aus einem Ideenwettbewerb des Dachverbands der Schweizer Jugendparlamente hervorgegangen. Ein erleichterter Zugang gewährleiste nicht nur die persönliche Selbstbestimmung. Er stärke auch die öffentliche Gesundheit. Gleichzeitig argumentieren Befürworter, dass vor allem ungewollte Teenager-Schwangerschaften verhindert werden könnten. 2017 wurden schweizweit insgesamt 690 Schwangerschaftsabbrüche bei Teenagern durchgeführt. Allerdings: 2010 waren es noch 1034 Abbrüche.

In Deutschland, Belgien oder Holland bekommen Frauen unter 20 Jahren die Pille und Kondome gratis. In Luxemburg

können sich Frauen bis zu ihrem 30. Lebensjahr 80 Prozent der Kosten für Pille, Hormonpflaster und Vaginalring von der Krankenkasse erstatten lassen. Schweizer Frauen dagegen müssen selber für sämtliche Kosten aufkommen. Das sei denn auch ein Grund, warum die Schweiz beim Zugang zu Verhütungsmitteln im europäischen Vergleich hinterherhinkt, kritisiert der Walliser SP-Nationalrat Mathias Reynard. Deren Verkauf sei sogar rückläufig, was ein Risiko für die Gesundheit der Bevölkerung darstelle.



Samira Marti.

Für Bundesrat ist es Privatsache

Vor dem Bundesrat dürfte das Anliegen aber kaum eine Chance haben. Bisher hat die Landesregierung sämtliche Anläufe abgeschmettert. Der Bund könne verschreibungspflichtige Arzneimittel bereits heute vergüten. Die Abgabe von Verhütungsmitteln falle jedoch nicht in den Aufgabenbereich der Krankenkasse. «Orale Verhütungsmittel und Spirale dienen weder der Prävention noch der Behandlung einer Krankheit und sind auch keine Leistung bei Mutterschaft», argumentiert der Bundesrat. Deshalb müssen Schweizerinnen dies aus der eigenen Tasche bezahlen. Verhütung ist in den Augen der Landesregierung Privatsache.

Im Parlament wurde zudem damit argumentiert, dass die Gesundheitskos-

ten ohnehin bereits von Jahr zu Jahr steigen. Der Bund rechnet mit zusätzlichen Kosten von rund 100 Millionen Franken bei einer Ausgabenübernahme von Pille oder Spirale. Anders ist es bei einem Schwangerschaftsabbruch. Dort zahlt die Krankenkasse die Rechnung. Pro Jahr kommt es zu 10 000 bis 11 000 Eingriffen. Entscheidet sich eine Frau für einen Abbruch, bringe das medizinisch und finanziell eine grössere Belastung als die Gratis-Abgabe von Verhütungsmitteln, argumentieren SP-Politiker. Dem aber widerspricht der Bundesrat: «Die zu erwartenden Kosteneinsparungen durch eine allfällige Reduktion der Schwangerschaftsabbrüche machten nur einen Bruchteil der Kosten aus», so die Regierung.

Zurückhaltend zeigen sich auch die Baselbieter Behörden. Es sei nicht einmal klar, welche Verhütungsmittel genau von der Krankenkasse übernommen werden sollten, sagt Rolf Wirz von der zuständigen Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion. Gleichzeitig verweist er auf die Baselbieter Beratungsstellen für Schwangerschafts- und Beziehungsfragen. Diese böten auch zu Verhütung Beratung an - kostenlos und vertraulich.

Von diesem Widerstand lassen sich Marti und ihre Mitstreiter aber nicht beirren. «Prävention ist sicher günstiger als eine ungewollte Schwangerschaft», betont etwa die Basler SP-Nationalrätin Silvia Schenker und spielt etwa auf drohende hohe Sozialkosten an. Die SP-Frauen wollen deshalb nicht aufgeben. Schenker: «Steter Tropfen höhlt den Stein.»

SP und Grüne fordern öV-Ausbau

Zubringer Bachgraben Der Autobahn-Anschluss wird von Links-Grün nicht infrage gestellt. Doch die Vertreter pochen darauf, dass auch das Tram rasch verlängert wird.

VON BENJAMIN WIELAND

Etwas bestreitet niemand. Der Bachgraben ist mies erschlossen. Die paar Busse und der Hegenheimermattweg genügen nicht aus für die Bewältigung der erwarteten Pendlermassen. Im Gebiet im Norden Allschwils sollen in den kommenden Jahren gegen 6000 neue Arbeitsplätze entstehen.

Der Kanton Baselbieter will das Areal deshalb rasch an das Autobahnnetz anschliessen. Der Zubringer Bachgraben-Allschwil, abgekürzt «Zuba», soll den Bachgraben mit der Nordtangente verbinden. Am Mittwoch stellte der Landkanton das Vorprojekt vor, zusammen mit Basel-Stadt und anderen beteiligten Gebietskörperschaften.

Doch schon jetzt kündigt sich Widerstand an gegen die Strasse, die das Baselbiet laut Vorprojekt 370 Millionen Franken kosten wird. Er habe «massive Probleme» mit der Vorlage, sagt Bálint Csontos, Präsident der Baselbieter Grünen, zur bz. «Der Ausbau der Strasse wird forsch vorangetrieben - die bessere Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr und mit dem Langsamverkehr hingegen schieben die beiden Kantone auf die lange Bank.» Es sei «fahrlässig, sich nur auf einen Verkehrsträger zu konzentrieren».

SP-Landrat Jan Kirchmayr vermisst eine Gesamtplanung. «Es ist symptomatisch: Wir haben ein Gewerbege-

biet, das entwickelt wird, aber es fehlt die Erschliessung. Das kann es nicht sein.»

Kirchmayr, der in der landrätlichen Bau- und Planungskommission sitzt, sagt, die SP verwehre sich nicht gegen eine Lösung für den motorisierten Individualverkehr. «Wir wollen aber auch, dass das Tram zum Bachgraben fährt. Das wird jetzt auf irgendwann in der fernen Zukunft verschoben.»

Der Autobahn-Anschluss des Bachgrabens läge nur zu rund zehn Prozent auf Baselbieter Boden. Ein Drittel des Zubringers wird gemäss der vorgeschlagenen Linienführung Untertage erstellt: Ein Tunnel führt von der Nordtangente respektive der A3 in Basel bis zur Kantonsgrenze. Nach einigen Dutzend Metern wechselt das Trasse auf französisches Territorium. Das jedenfalls entspricht dem Wunsch des Landkantons, der sämtliche Kosten übernimmt, abzüglich der möglichen Beteiligung des Bundes.

Mit dem Kanton Basel-Stadt ist vereinbart, dass er sich um die Planung der Tramanschlüsse kümmert und hierfür auch die Kosten übernimmt.

Kathrin Schweizer ist dafür

Bálint Csontos wird mit seinen Forderungen bald den «eigenen» Regierungsrat überzeugen müssen. Isaac Reber übernimmt per 1. Juli die Bau- und Umweltschutz-Direktion. Ebenfalls per 1. Juli ist die SP wieder in der Kantonsregierung vertreten. Die designierte Sicherheitsdirektorin Kathrin Schweizer hat sich in der bz im Februar positiv zum Zubringer Bachgraben geäussert. Vonseiten SP ist also keine Fundamentalopposition gegen das Projekt zu erwarten - zumindest nicht auf der Stufe Regierungsrat.

Kein nasser Hund in Baselbieter Weinen

Staatswein Eine zwölköpfige Jury wählte aus einem Dutzend Baselbieter Weinen den jeweils besten in vier Kategorien aus - nur feine Duftnoten entdeckte dabei Regierungsrat Thomas Weber. Für zwei der Sieger ist es eine Premiere, unter den Gewinnern sind aber auch zwei Wiederholungstäter

VON KELLY SPIELMANN (TEXT) UND NICOLE NARS-ZIMMER (FOTOS)

«Frisch geschnittenes Gras, Rosssattel, nasser Hund», beginnt Regierungsrat Thomas Weber seine Ansprache an der Baselbieter Staatsweinkürung. «All das sind mögliche Noten, die man aus einem Wein herauschmecken kann», so Weber weiter. Einen nassen Hund habe er glücklicherweise nicht geschmeckt, als er kurz vorher die nominierten Weine als Jurymitglied degustieren konnte.

Nominiert waren in vier Kategorien - Riesling-Sylvaner, Weisse Spezialitäten, Blauburgunder und Rote Spezialitäten - insgesamt zwölf Weine. Die Sieger wurden gestern im Schloss Ebenrain in Sisach von einer zwölköpfigen Jury ausgewählt - darunter prominente Mitglieder wie Basler Regierungsrat Christoph Brutschin und Landratspräsident Peter Riebli, aber auch Sommelière Barbara Nebiker und Hotelier Marlés Enrique.

Eine Premiere war der Sieg in der Königsklasse, der Kategorie Blauburgunder, für Monika Fanti aus Aesch. Ihr «Kluser Blauburgunder» ist der neue Staatswein seiner Kategorie. «Nur Freude und Stolz» fühle sie nach dem Sieg. Schon von der Nomination sei sie überrascht gewesen, nachdem zwei eingereichte Weissweine abgelehnt worden waren. Dass es nun für den Sieg gereicht hat, freut sie umso mehr.

In der Kategorie Rote Spezialitäten konnte der «Syydebändel Pinot Noir Barrique» vom Verein Syydebändel siegen - ebenfalls eine Premiere. Bei den Weissen Spezialitäten siegte das Weingut Jauslin - Jauslin gewinnt zum zweiten Mal seit Einführung der Staatsweinkürung vor vier Jahren. Sieger der Kategorie Riesling-Sylvaner ist der Maispracher Riesling-Sylvaner der Siebe Dupf Kellerei in Liestal. Sie produzierte bereits drei Staatsweine.



Regierungsrat Thomas Weber mit den Siegern Monika und André Fanti, Urs und Regula Jauslin, Lukas Widmer und Thomas Engel und Lukas Kilcher, Leiter Ebenrain.



Andreas Schneider von der Wirtschaftskammer und Hannes Schweizer, Landratspräsident.



Regierungsrat (BL) Thomas Weber, Lukas Kilcher, Leiter Ebenrain, und Regierungsrat (BS) Christoph Brutschin.



Paul Leisi, Präsident der regionalen Weinproduzenten.



Valentin Blattner, Rebenzüchter.



Thomas Weber und die Nominierten und Sieger der Königsklasse Blauburgunder: Regula und Urs Jauslin (nominiert), Helene und Erich Rediger (nominiert), Monika und André Fanti (Sieger).